

## Le contrôle de la frontière maritime

**Bernard Dujardin**

Vice-président de l'Institut Français de la Mer

Le droit de la mer, scellé dans la convention de Montego bay, ne définit pas la frontière maritime des États. Il affirme seulement les droits et devoirs des États et de leurs navires privés ou publics, civils et militaires sur la mer au-delà de leurs eaux intérieures tant dans leur mer territoriale et leurs zones économiques exclusives (ZEE) que dans celles des autres États et en haute mer.

Une frontière limite un territoire et en détermine l'étendue. Dans une première démarche, on pourrait *mutatis mutandis* assimiler la frontière maritime à la ligne de base droite (de démarcation) qui sépare le territoire de l'État (littoral et eaux intérieures) de la mer territoriale qui fait partie des eaux internationales, mais la frontière [terrestre] sépare également deux États, or la ligne de base droite ne sépare pas deux États. La souveraineté de l'État ne s'arrête pas, en effet, à cette ligne. Elle s'exerce également dans l'espace maritime jusqu'au littoral des autres États en se réduisant progressivement :

Zone maritime	Souveraineté de l'État sur les :	
	ressources	navires
territoire (*)	totale	totale
mer territoriale	totale	totale sauf sur navires étrangers (**)
ZEE	totale	réduite à la protection des ressources
haute mer	partagée	réduite à la police du pavillon national
ZEE étrangères	nulle	réduite à la police du pavillon national (***)
mers territoriales étrangères	nulle	réduite à la police du pavillon national (****)
territoires étrangers (*)	nulle	nulle

\* et eaux intérieures

\*\* en passage inoffensif

\*\*\* sous réserve de respecter les ressources

\*\*\*\* sous réserve de respecter le passage inoffensif

La frontière maritime n'est en conséquence pas une ligne, mais l'espace maritime qui sépare deux États. Ce dernier n'est pas assimilable au *no man's land* qui sépare deux postes frontières. En effet, l'accès y est libre soit pour y naviguer (pour tous), soit

pour y exploiter les ressources (par les ayants droit). Le simple fait d'y naviguer n'a pas pour conséquence de franchir la frontière. Le pêcheur qui chaque matin va relever ses trains de casiers, n'est pas un travailleur transfrontalier.

Dès lors qu'il s'agit pour un État de protéger sa frontière maritime, comment la concevoir dans la réalité ? Le problème se résout avec pragmatisme. La frontière maritime pour quoi faire ? Sa seule justification – une fois mis de côté, les points de passage autorisés que sont les ports – est de savoir comment se protéger des éventuels menaces et risques venus de la mer du fait de son franchissement en vue de commettre un acte illégal sur le territoire national ou dirigé contre les intérêts nationaux.

La nature même des dangers potentiels induit des frontières distinctes selon que ceux dont il faut se protéger sont d'origine purement maritime ou en provenance d'un rivage étranger, qu'ils concernent le territoire national ou ses « dépendances » : mer territoriale, ZEE, navires sous pavillon national, plates-formes d'exploitation d'hydrocarbures.

Les menaces<sup>1</sup> et risques d'origine purement maritime sont de deux types :

- le pillage des ressources halieutiques dont il est souvent difficile de connaître le pays de départ du vecteur : rien ne distingue un navire de pêche régulier d'un navire de pêche irrégulier. Les zones concernées par ces actions sont des zones où l'État exerce des droits souverains (ZEE) ou conventionnellement partagés.
- la pollution volontaire – appelée vulgairement dégazage sauvage – et la pollution accidentelle contre lesquelles il est nécessaire de lutter pour éviter de lourds dégâts écologiques aux ressources maritimes et au littoral. Les zones concernées par ces actions peuvent être à la fois des zones où l'État exerce des droits souverains (ZEE), mais également des zones de haute mer voire des ZEE d'autres États qui se trouvent au vent du littoral de l'État qui cherche à se protéger.

Ces dangers nécessitent des moyens de surveillance et d'intervention dont l'allonge dépasse celle que nécessiterait la seule protection des ZEE. Il en est de même avec les menaces et risques initiés à partir du littoral d'un territoire étranger :

- contrebande de marchandises légales (fraude fiscale sur les droits indirects) ou illégales (drogues, armes...) ;
- immigration illégale et trafic d'êtres humains ;
- logistique et action terroristes.

Il s'agit dans tous ces cas pour les « passeurs » de traverser la frontière maritime et de pénétrer illégalement sur le territoire de l'État visé.

Il faut ajouter à ces menaces et risques en provenance d'un rivage étranger ceux qui ne visent pas le territoire national proprement dit, mais ses « dépendances » :

- atteintes à la navigation pacifique (de commerce, de pêche ou de plaisance) par faits de piratage (en haute mer, selon la définition de la convention de Montego bay) ou de brigandage (dans les eaux territoriales sous contrôle souverain d'un État), de *hijacking* telle que la capture d'un navire de plaisance pour faire une opération d'importation de drogue ;

---

<sup>1</sup> Cet article ne traite pas la question des menaces relatives aux conflits de frontières sur mer. Rappelons que ceux-ci procèdent de la terre qu'ils aient pour sources des interprétations divergentes relatives à la délimitation des eaux territoriales ou des ZEE ou qu'ils aient pour causes des revendications concurrentes sur des terres littorales ou insulaires.

## Politique maritime

### *Le contrôle de la frontière maritime*

---

- action terroriste en mer contre le pavillon ou visant par ses conséquences une catastrophe sur le territoire national (tactique du brûlot) ;

Dans nombre de ces cas, le simple concept de franchissement illégal d'une frontière est dépassé mais la même logique de protection de l'État et de ses intérêts majeurs s'applique.

Il résulte de ce tour d'horizon que la frontière maritime est un espace maritime dont la profondeur dépend de la nature de la menace ou du risque à contraindre ou à prévenir ainsi que de la localisation du littoral étranger source. Ainsi une pollution majeure menace le littoral métropolitain en Atlantique nord. Elle ne le menace pas dans le Pacifique nord. Ainsi un risque d'immigration illégale en provenance de Turquie touche à la limite – cas de l'*East Sea* – la côte méditerranéenne de la France, certainement pas la côte de la Manche et englobe par nature pratiquement toute la Méditerranée du rivage turc au rivage français.

Comme la nature de la frontière maritime le montre, son contrôle ne se réduit pas à garder les côtes, à veiller les horizons marins à partir du littoral et à patrouiller les sentiers des douaniers. Les temps modernes ont rendu ces actions dérisoires du fait des dangers à contrer dont l'origine est toujours de l'autre côté des mers, du fait des tactiques d'action et du fait des technologies mises en œuvre.

Le contrôle nécessaire de la frontière maritime se développe sur trois plans : la collecte de l'information qui sonne les alertes, la surveillance des menaces et risques et l'intervention sur le danger. Compte tenu de moyens toujours limités, l'État doit s'appliquer à les employer de manière optimale. C'est là qu'intervient un environnement de l'action adapté : analyse de risques et action diplomatique. Celles-ci sont indispensables pour sérier les priorités et conduire les politiques de neutralisation des dangers sur la frontière maritime.

#### *La collecte de l'information*

**L'**adage « mieux vaut éteindre un feu de brousse que combattre un incendie de forêt » s'applique en mer. Plus le risque ou la menace est repéré en amont, si possible avant même de prendre la mer, plus il est possible d'intervenir ou de dissuader dans de meilleures conditions et à moindres frais. Le renseignement est en conséquence le premier outil de contrôle de la frontière maritime.

Le livre blanc « Défense et Sécurité nationale » 2008 affirme : « *Dans un environnement international marqué par de grandes incertitudes et des préavis qui peuvent être très courts, les moyens de la connaissance et de l'anticipation constituent la première ligne de défense d'un pays... C'est pourquoi la fonction connaissance et anticipation est érigée pour la première fois en fonction stratégique à part entière.* »

La collecte de l'information s'intéresse à ce qui se passe de l'autre côté de la frontière maritime. Elle passe tant par la coopération internationale (solidarité européenne et atlantique), que par l'approfondissement de relations bilatérales avec les pays d'où viennent les risques et menaces. À ce titre, le réseau diplomatique est le principal instrument de cette collecte. Les attachés d'ambassades spécialisés dans les domaines de la police des frontières, de la lutte antiterroriste ou des douanes jouent un rôle

majeur dans le pistage amont des atteintes à la frontière maritime. La coordination intra-européenne démultiplie les moyens et augmente la capacité d'alerte avancée. La plus grande difficulté en ce domaine reste la diffusion de l'information sensible qui doit, à la fois, être suffisamment large pour éviter des rétentions contre-productives et suffisamment sélective pour éviter des fuites préjudiciables à l'action.

Cette collecte de l'information peut se compléter d'une reconnaissance technologique avec des moyens non invasifs comme l'imagerie issue des satellites d'observation de la terre. L'Italie lutte contre la drogue en provenance d'Albanie en fournissant aux forces de police de ce pays des données satellitaires sur la localisation probable de cultures de cannabis et peut suivre avec les mêmes moyens l'état d'avancement de la destruction de ces plantations.

### *La surveillance des espaces maritimes*

La permanence d'un dispositif de surveillance d'un espace maritime est difficile à réaliser et d'autant plus difficile que les objets à surveiller sont de petites embarcations.

L'espace maritime, si on n'y prend garde, s'apparente au « désert des Tartares », disent les veilleurs sémaphoriques qui pointent tous les navires et embarcations qu'ils voient de leur vigie côtière sans jamais repérer le moindre *bad guy*. Il est en conséquence fondamental d'adapter les moyens aux besoins. Un sémaphore à Granville pour surveiller la mer est parfaitement inutile bien que Spationav V0 l'ait « consolidé ». Les moyens lourds d'une marine militaire comme les avions de « patrouille maritime » conçus pour la guerre sous-marine sont efficaces en temps de paix, mais trop coûteux pour contenir l'immigration illégale... d'où une capacité de présence sur zone insuffisante pour répondre aux objectifs de contention.

Chaque espace maritime nécessite des moyens de surveillance adaptés au contexte. Ils ne seront pas les mêmes en Méditerranée, sur la façade atlantique, dans les Caraïbes ou dans les eaux mahoraises.

L'objectif visé aujourd'hui par les États européens est de perfectionner les VTMISS (*vessel traffic maritime information services*) de façon à y inclure progressivement l'ensemble des navires de surface naviguant dans une zone maritime. Les aides à la navigation (système anti-collision AIS - *universal shipborne automatic identification system*, son complément LRIT - *long range identification and tracking* - et TCAS<sup>1</sup>) ou au contrôle des pêches (VMS - *vessel monitoring system*) sont utiles pour pister les navires

---

<sup>1</sup> Le système d'alerte de trafic et d'évitement de collision (TCAS - *Traffic alert and collision avoidance system*) est à l'avion ce que l'AIS est au navire. Eurocontrol le prescrit pour les appareils autorisés à transporter plus de 19 passagers. Grâce aux transpondeurs embarqués, les contrôleurs aériens disposent de tous les paramètres leur permettant de suivre chaque appareil : sa position, son altitude et sa vitesse de même que son plan de vol et sa trajectoire programmée. Le système de coordination automatique du trafic aérien (CAuTrA) centralise l'information pour les centres de contrôle français ou étrangers concernés par la trajectoire de l'avion. Avec l'ADS-Broadcast (*Automatic Dependant Surveillance - Broadcast*), l'aéronef diffuse sa position et d'autres informations (vitesse, indicatif de vol...) deux fois par seconde. Il est en cours de généralisation sur le continent nord-américain.

## Politique maritime

### *Le contrôle de la frontière maritime*

---

et aéronefs en règle (dont certains à l'occasion, peuvent cependant porter un risque ou une menace), mais ne donnent aucune information sur les petits navires (inférieurs à 500 tb pour l'AIS et à 16 m pour le VMS) et sur les petits aéronefs (inférieurs à 19 passagers) et sur ceux dont ces dispositifs sont en panne ou volontairement coupés.

#### *La détection*

Il est en conséquence indispensable de compléter ces moyens d'écoute par des moyens de détection qui, respectant le droit de la mer, soient adaptés à la nature du danger à neutraliser. Les moyens de détection doivent tenir compte des autres souverainetés.

Il n'est pas envisageable sans accord bilatéral de déployer des « observateurs » même civils et sans arme sur les littoraux ou dans les eaux territoriales des autres États. Le radar de la Marina militaire sur l'île de Sasseno dans la baie de Vlora en Albanie, chargé de détecter tout appareillage d'une embarcation rapide à partir du littoral albanais et de calculer en temps réel l'heure et le point probables d'atterrissage sur la côte italienne, n'existe que par l'accord italo-albanais de sécurité de 2002. Hormis ce cas exceptionnel, la surveillance de ces zones stratégiques ne peut-être le fait que de moyens non invasifs.

Les radars et une optronique associée sont les moyens dédiés à la détection des mobiles sur la surface de la mer et dans l'espace aérien surjacent. Les radars des MRCC<sup>2</sup> (affaires maritimes) et ceux du contrôle aérien (aviation civile) sont les éléments de base de la surveillance de la frontière maritime, mais sauf dans les détroits (Gibraltar, Pas-de-Calais), leur portée ne leur permet pas de surveiller les eaux jusqu'aux littoraux étrangers et leur capacité à détecter de petites embarcations ou des avions légers<sup>3</sup> (à signature électromagnétique furtive) est des plus réduites.

Ils sont en conséquence loin de répondre aux besoins des situations à risques. Le radar des affaires maritimes de Tarifa permet de contrôler le trafic commercial du détroit de Gibraltar. Il n'est pas en mesure de détecter les *pateras*, petites embarcations à très faible franc bord qui tentent, de nuit, de transporter des immigrants illégaux vers l'Espagne d'où l'installation par la Guardia civil de radars millimétriques et d'une optronique adaptée dans le cadre du SIVE<sup>4</sup>.

La détection transhorizon des cibles aériennes et navales sur mer peut faire appel à deux types d'équipements :

- les radars haute fréquence HF (de 10 à 100 mètres de longueur d'onde) à réflexion ionosphérique installés à terre : les deux unités du système *relocatable over-the-horizon radar* (ROTHR) sont en mesure de surveiller une superficie de 26 millions de kilomètres

---

<sup>2</sup> *Marine rescue coordination centers* ; CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) en France.

<sup>3</sup> Avec un Cessna 172, Mathias Rust décolle le 28 mai 1987 de l'aéroport d'Helsinki en Finlande vers 12 h 30 et s'écarte de son plan de vol pour pénétrer en Union soviétique à faible altitude par le golfe de Finlande. Après 800 km de survol des territoires estonien et russe et six heures de vol, il se présente au-dessus de Moscou où il se pose sur la Place Rouge.

<sup>4</sup> Voir dans la Revue Maritime n° 465, l'article du lieutenant-colonel Francisco Espinosa Navas « Le système intégré de surveillance maritime ». Disponible sur internet.

carrés du nord au sud de Floride en Bolivie et d'est en ouest du Brésil aux îles Galapagos (portée de 500 à 1 600 milles marins - 925 à 3 000 km). Les radars HF à ondes de surface en cours de développement amélioreront les capacités de veille une fois les contraintes de mise au point surmontées.

- les radars de longueur d'onde décimétrique et les caméras héliosynchrones satellisés ont une bien meilleure capacité de discrimination et par suite d'assistance à l'identification. Mais leurs orbites basses (de l'ordre de 800 km) et leur champ de balayage conduit à un très faible rafraîchissement de l'image (deux images seulement par semaine en basse résolution pour Radarsat 2, le plus évolué actuellement des satellites radars) et à une livraison de l'image, plusieurs heures après la prise de vue. En conséquence, les ressources satellitaires du domaine public ne possèdent que rarement (cas exceptionnel des eaux antarctiques pour faire la chasse aux pêcheurs illégaux) des capacités en mesure de jouer un rôle efficace dans la surveillance des frontières maritimes. Restent les satellites militaires de reconnaissance : mobilisés en priorité à l'observation des zones chaudes du globe, ils ne peuvent être distraits pour des tâches routinières de détection sur les espaces maritimes. Bien entendu en cas d'alerte ciblée, il est toujours possible d'orienter ponctuellement leurs moyens de détection (et d'identification) vers la zone à risque. Il n'en est pas moins vrai que le coût d'une constellation de satellites en mesure de maintenir une surveillance permanente sur un espace maritime n'est pas acceptable avec la technologie actuelle.

Dans l'attente d'avancées significatives dans ces deux domaines, la voie choisie est de déporter les outils de détection en mer. Les véhicules sans pilote ont leur rôle à jouer dans la surveillance de l'espace maritime ; USV (*unmanned surface vehicles*) et drones (aériens) apportent les uns et les autres leur propre contribution en relation avec les zones maritimes concernées et les menaces à neutraliser. L'étude de faisabilité relative au contrôle des frontières maritimes de l'Union européenne (11490/1/03) du 19 septembre 2003 notait : « *Il s'agit [...] de déployer sur mer ou dans l'espace aérien surjacent des stations de surveillance quasi-fixes à distance des littoraux vulnérables pour améliorer la surveillance maritime en développant l'alerte avancée. La technique existe mais non le droit. Un problème juridique est à régler : donner un statut légal internationalement reconnu aux véhicules non pilotés aériens et navals.* » La Marine nationale formalise dans le document « Sauvegarde maritime - Une dimension de sécurité renouvelée - Bilan 2004 » : « *À moyen terme, SPATIONAV V2 (horizon 2010) pourrait permettre l'intégration de nouveaux capteurs (radar HF, drones UAV<sup>5</sup> ou de surface, etc.) permettant d'accroître la profondeur de la situation des approches maritimes.* » Le programme *deepwater* des *US Coast Guard's* repose en partie sur l'emploi d'USV, ceux-ci étant conçus pour des croisières sur zone de longue durée. Un USV porte-radar<sup>6</sup> peut patrouiller en « hippodrome » à la limite des eaux territoriales d'un pays de départ avec une endurance d'autant plus longue qu'il peut être ravitaillé en carburant à la mer en cas de besoin.

La veille en altitude avec des drones présente l'avantage sur la veille en surface

---

<sup>5</sup> *Unmanned aerial vehicle.*

<sup>6</sup> Accompagné d'une optronique associée : caméras dans le spectre visible et infra-rouge.

## Politique maritime

### *Le contrôle de la frontière maritime*

---

d'étendre sensiblement la surface balayée par les radars et les senseurs optiques. Se posent deux questions : l'endurance sur zone, limitée par la quantité de carburant embarquée ; l'absence de qualification opérationnelle tous temps des drones de surveillance. Le premier obstacle est en partie surmonté avec les projets de dirigeables de surveillance sans pilote.

#### *L'identification*

Les mobiles naviguant sur la mer ou volant dans l'espace surjacent, une fois détectés, doivent être identifiés pour déterminer s'ils présentent ou non un danger et quel type de danger, sachant qu'il s'agit de distinguer un objet parmi plusieurs milliers.

C'est là qu'intervient un ensemble d'instruments d'analyse dont les bases de données constituent le socle. Le numéro d'identification OMI des navires et des armements est le point de convergence de toutes les ressources. Les registres d'immatriculation et les bases de données du type Equasis fournis par les contrôles par l'État du port ou SafeSeaNet V1<sup>7</sup> sont des sources d'information majeures. Les recoupements donnés par ces sources sont couplés aux renseignements collectés dans les pays d'origine. Mais plus les navires sont de petite taille, moins les bases de données sont utiles. L'identification des aéronefs est plus facile du fait de l'obligation de dépôt des plans de vol, mais la durée de l'identification s'inscrit dans une brève période de temps.

D'autres instruments d'identification s'avèrent à l'occasion nécessaire : appels radio ; reconnaissance par patrouilles aérienne ou navale nécessitant des moyens d'autant plus lourds qu'il est parfois nécessaire d'identifier le danger le plus loin possible au large.

Mais il ne faut pas oublier que les risques et menaces qu'ils soient de faible ou de forte intensité, s'exercent à utiliser des moyens légaux de franchissement de la frontière pour éviter de se trouver dans le collimateur d'un système de surveillance efficace. L'immigration illégale est plus importante grâce à des visas touristiques prolongés au-delà de leur validité – ou obtenus par la corruption – que par des traversées maritimes – risquées et très onéreuses – entre l'Afrique et l'Europe.

Par ailleurs, le suivi des cessions des vieux navires – notamment des petites unités – sur les registres d'immatriculation est indispensable. Les navires en fin de vie commerciale, mais toujours en règle avec les normes, sont « économiquement » les vecteurs les plus rentables d'une opération illégale. Celle-ci usera de méthodes soit

<sup>7</sup> Système d'échange d'informations entre les autorités maritimes des États membres de l'UE pour les aider à conduire leur action de prévention des accidents de mer et de pollution maritime.



L'Institut Français de la Mer

sur [ifmer.org](http://ifmer.org)



stochastique - il n'y aura plus jamais de débarquement massif d'immigrés sur la côte française avec un nouvel *East Sea*, mais de nouveaux scénarios pour lesquels aucune parade n'existe actuellement et pour cause, seront un jour ou l'autre mis en œuvre<sup>8</sup> -, soit tactique combinant classiquement renseignement amont, effet de surprise et concentration de moyens.

### *L'intervention sur la frontière maritime*

Détecter, identifier n'a d'intérêt que si l'État est en mesure d'intervenir. Plus cette intervention a lieu loin du territoire national, plus elle est difficile parce qu'elle ne peut avoir lieu qu'à la mer. À proximité du littoral, il est préférable de préparer discrètement un accueil à terre. L'interception y est plus aisée et plus sûre.

Toute intervention en mer est tenue de respecter le droit de la mer. Dans les eaux territoriales du pays de départ, il est quasiment impossible d'intervenir sinon à déployer des moyens non invasifs : seule l'immigration illégale qui n'est pas criminelle est susceptible de trouver une solution avec le concours de moyens des sociétés de sauvetage dont les canots par nature font des navigations pacifiques. « *Il est proposé [...] de mettre en place aux abords et dans les voies de navigation européenne des patrouilles de sauvetage en mer constituées de navires battant pavillon de pays de l'Union européenne. Cette capacité d'intervention peut être déployée dans le cadre d'une navigation entreprise conformément au principe "du passage ou transit pacifique" tant au plus près que dans la mer territoriale des pays qui abritent ces voies de navigation. Ces dispositions confortent le concept de "zone maritime particulièrement vulnérable" au titre non plus de la pollution en mer, mais au titre de la sauvegarde de la vie humaine en mer des immigrants illégaux.* »<sup>9</sup>

Hormis ce cas, seule une décision des Nations unies permet d'intervenir *manu militari* dans la mer territoriale d'un État étranger. Ainsi le 30 mai 2008, le Conseil de sécurité a pris une décision en ce sens à l'égard de la Somalie : « 7 : *Decides that for a period of six months from the date of this resolution, States cooperating with the TFG [Transitional Federal Government of Somalia] in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, for which advance notification has been provided by the TFG to the Secretary General, may;*

*(a) enter the territorial waters of Somalia for the purpose of repressing acts of piracy and*

8 « Le cas du *Tampa* qui a secoué l'Australie en septembre 2001 est un cas dont les pays européens doivent évaluer le risque. Il s'agit d'un navire régulier qui trouve sur sa route un navire en détresse involontaire ou non chargé d'immigrants dépourvus de documents de voyage. Le capitaine récupère en mer les naufragés et... aucun pays ne veut l'accueillir à commencer par le pays de destination commerciale. Il est aisé d'imaginer un navire partant d'Afrique et se mettant en situation de détresse dans le rail montant d'Ouessant pour comprendre que cette situation probable doit pouvoir être traitée juridiquement afin de ne pas répéter l'odyssée des Afghans du *Tampa* vers Nauru. » Étude de faisabilité relative au contrôle des frontières maritimes de l'Union européenne - 19 septembre 2003 (11490/1/03). Ce scénario prévisible n'a pas fait à ce jour l'objet d'un *kriegspiel* ni au niveau national, ni au niveau européen.

9 Étude de faisabilité relative au contrôle des frontières maritimes de l'Union européenne - 19 septembre 2003.

## Politique maritime

### *Le contrôle de la frontière maritime*

---

*armed robbery at sea, in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law, and*  
(b) *use, within the territorial waters of Somalia, in a manner consistent with action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law, all necessary, means to repress acts of piracy and armed robbery. »*

L'intervention dans les eaux internationales nécessite des moyens durables donc lourds. Le navire porte-hélicoptère (s) se révèle de nos jours l'instrument efficace par excellence comme le démontrent les frégates *Floréal*<sup>10</sup>. Ce type d'opération est appelée : *visit, board, search, and seizure* (VBSS).

L'intervention nécessite souvent de combiner des assistances diverses comme l'affaire du *Winner* l'a démontré concrètement : pistage du navire fait par les uns (satellite militaire de reconnaissance et avion de patrouille maritime de l'US Navy) et interception par d'autres (frégate de la Marine nationale). Le contre-amiral R. Dennis Sirois (US Coast Guard), commandant la Joint Interagency Task Force de Key West, déclarait au National Journal le 20 septembre 2002 : « *Que la cible soit des terroristes ou des trafiquants de drogue, la procédure à suivre pour contrecarrer leur plan est toujours la même : mobiliser les sources de renseignement pour identifier la menace ; surveiller en permanence les zones de transit vers les États-Unis ; détecter les bad guys aussi loin que possible des côtes américaines ; et passer la main aux forces de police ou militaires pour les intercepter. En termes de sécurité intérieure, je pense également que la "force combinée" des différents intervenants gouvernementaux est un bon modèle. C'est le meilleur moyen qu'on a pu concevoir pour concentrer les moyens de tous les corps d'État concernés sur la même mission primordiale.* »

*Une raison majeure pour laquelle les occasions sont si rapides à saisir repose également sur le fait que sont embarqués systématiquement des officiers de police judiciaire de la Coast Guard sur les navires de guerre américains, britanniques, français et hollandais opérant dans les Caraïbes. Leur simple présence permet de conduire une procédure de flagrant délit pendant une opération anti-drogue permettant de déférer les acteurs devant une juridiction américaine. »*

Les moyens navals des marines militaires et des forces de police opérant en mer ne sont pas toujours adaptés. Certaines menaces nécessitent des moyens d'intervention spécifiques parfois oubliés. Pourtant, ceux-ci ont fait les beaux jours de l'intervention en mer en d'autres temps. La lutte contre les navires corsaires et barbaresques s'organisait du XVIII<sup>e</sup> siècle à la Seconde Guerre mondiale<sup>11</sup> avec des navires leurs d'apparence pacifique en mesure de révéler une capacité de combat inattendue. Il est temps de reprendre les anciennes tactiques qui ont fait leurs preuves. La Combined Task Force 150 se révèle peu dissuasive contre la piraterie somalienne comme le montrent notamment l'affaire du *Ponant* et plus récemment celle du *Carré d'As IV* (2 septembre 2008).

---

<sup>10</sup> Le seul reproche qu'on peut leur faire est de n'embarquer qu'un seul hélicoptère. Quand celui-ci est indisponible, la capacité d'intervention du navire se réduit considérablement.

<sup>11</sup> Citons comme exemple le *Cap des Palmes*, ex-bananier de la compagnie Fraissinet, transformé en croiseur auxiliaire masqué à San Francisco fin 1942 pour les Forces navales françaises libres du Pacifique.

Pourtant, la CTF 150 dispose de moyens considérables. Cette force navale multinationale a été constituée en 2002 pour lutter contre le terrorisme en Mer Rouge, dans le golfe d'Aden, dans la mer d'Oman, dans le golfe Arabopersique et dans l'Océan Indien avec sa base logistique à Djibouti. Depuis sa création, sa capacité de dissuasion l'a conduite à ne jamais rencontrer de terroristes. La CTF 150 s'intéresse également à la lutte contre le trafic de drogue (le *Commandant Birot* intercepte le 8 juin 2005 le *Safari* qui transporte 2,3 tonnes de haschich) puis à partir de 2006 à la lutte contre la piraterie au large de la Somalie.



Enfin l'interception d'aéronefs pose d'autres problèmes encore. Cette opération courante en cas d'intrusion dans l'espace aérien national, ne peut s'effectuer dans l'espace aérien surjacent de la mer comme un droit de visite et pour cause. Détourner un appareil aérien en passage inoffensif apparent au-dessus de l'espace maritime international dont la destination affirmée dans le plan de vol ne concerne pas l'État vers un aéroport national pour le contrôler demande d'être particulièrement bien informé sur les intentions réelles du commandant de bord et être en mesure de le démontrer devant un tribunal. Pourtant, depuis le 11 septembre 2001, on sait que l'avion le plus pacifique peut se transformer en une arme redoutable.

### *L'analyse de risque*

Cette méthodologie est indispensable pour gérer une frontière maritime. C'est la pratique de l'agence Frontex : l'évaluation de la situation concernant l'immigration illégale aux frontières extérieures de l'Union européenne fournit la base de la planification globale et de l'action opérationnelle de l'agence pour l'année suivante. Les analyses des risques et menaces d'ordre général doivent être complétées par des analyses ciblées sur des critères géographiques.

L'outil analytique est le seul moyen de développer des tactiques adaptées aux dangers à neutraliser et à traiter *in fine* en termes de coût-efficacité le contrôle de la frontière maritime, étant entendu que l'enveloppe budgétaire nécessaire à ce service public n'est pas extensible à volonté.

## Politique maritime

### *Le contrôle de la frontière maritime*

---

Ce concept est éloigné des pratiques gouvernementales françaises. Pour ne prendre qu'un exemple tiré loin du contexte maritime : la question des remèdes non utilisés : que faire des médicaments non consommés ? Faut-il les distribuer aux populations qui n'ont pas accès à ces médicaments en dépit des risques d'emplois non indiqués ou les détruire ? *L'enquête sur le dispositif de recyclage des médicaments « Cyclamed »* (Étienne Grass et Françoise Lalande - janvier 2005) conduit au vote d'une loi en 2008 imposant leur destruction. Elle ne s'intéresse aucunement à analyser et comparer la réalité des risques courus par une distribution non conforme (et à en évaluer la morbidité) et la réalité des pathologies soignées par ces médicaments. Seul est mis en avant le principe de précaution : le syndrome du sang contaminé est passé par là.

De même, l'affaire de *l'East Sea* a conduit à un comportement identique : mise en place dans l'urgence d'un Spationav V0 fait d'embauche de guetteurs. Et afin



d'éviter que ne soit remise en cause une décision politique approuvée par tous, aucun bilan public et donc aucune remise en question rationnelle - seule étant appliquée celle des contractions budgétaires - du financement public alloué à cette mission n'a été opérée. Si une cellule d'analyse de risque - concernant l'immigration illégale - avait existé à l'époque, elle aurait été en mesure

de déterminer les meilleures mesures préventives à mettre en œuvre.

Le premier investissement en matière de contrôle de la frontière maritime concerne donc un centre d'analyse de risques commun à l'ensemble des organes d'État concernés par la question. Il devrait être placé soit auprès du Secrétariat général de la mer, soit auprès du nouveau Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (confer Livre blanc).

### *L'action diplomatique*

**L**a question du contrôle de la frontière maritime se décline de nos jours au pluriel. C'est dans la diplomatie que se situent également les voies et moyens du contrôle durable d'une frontière maritime. La solidarité entre nations telle

qu'elle a été scellée au niveau européen par les accords de Schengen est le premier échelon. Elle permet de reculer la frontière maritime. Le projet de contrôle des frontières européennes Eurosur de Frontex consacre le principal de ses moyens à la frontière maritime.

Le second échelon s'inscrit dans les accords régionaux. Le modèle historique du genre est l'accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes dit « accord d'Aruba ». Ces accords allient des pays qui ont les mêmes besoins face aux mêmes menaces.

Mais il est tout aussi important de négocier des accords avec les pays d'origine et c'est le troisième échelon. À ce titre, l'expérience italienne est certainement supérieure à tout autre. L'Italie a développé en effet des accords avec ses proches voisins ultramarins. Ces accords ne sont pas de même nature. Avec la Tunisie, l'accord ne concerne que l'immigration illégale. Le fondement de l'accord est économique. L'Italie a besoin de plusieurs dizaines de milliers de manœuvres agricoles en haute saison pour faire la récolte des fruits, la vendange et la collecte des olives. Ces emplois temporaires de trois à quatre mois par an est une source importante de revenus pour la Tunisie. En échange de ces emplois, le gouvernement tunisien assure un contrôle strict de son littoral d'où ne partent plus depuis longtemps le moindre passeur pour l'Italie. Avec l'Albanie, l'Italie a passé un accord de coopération policière concernant la lutte contre le trafic de stupéfiants et la prévention de l'immigration illégale. Cette coopération comprend un volet de soutien actif aux tâches de répression : information des forces de sécurité intérieure albanaïses et suivi de leur action sur le terrain.